

УДК 338.24:656

Кравченко А. В.,

к.е.н., доцент, кафедра менеджменту
й підприємництва на морському транспорті,
Азовський морський інститут Національного університету
«Одеська морська академія», м. Маріуполь

ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ

У статті розглянуто інноваційні методи управління. Обґрунтовано необхідність їх застосування для забезпечення розвитку транспортної інфраструктури. Розглянуто досвід розвинених країн світу, зокрема ЄС. На основі розгляду зарубіжного досвіду управління інфраструктурою розвинених країн запропоновано використовувати методика, засновану на послідовному вирішенні чотирьох відповідних завдань. Розглянуто та описано кожну з цих задач. Виділено різні "напрямки", які менеджери з управління інфраструктурою можуть використовувати при розподілі перевезень і транспортних даних. На основі вивчення теоретичних основ управління й сучасних напрямків менеджменту сформульовано визначення такої наукової категорії як система управління регіональною інфраструктурою. Підкреслено важливість завдання управління регіональною інфраструктурою на інноваційній основі для отримання конкурентних переваг.

Ключові слова: інноваційні методи, управління транспортною інфраструктурою, розвиток інфраструктури, завдання транспортної інфраструктури, інфраструктурний потенціал.

ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Кравченко А. В.

В статье рассмотрены инновационные методы управления. Обоснована необходимость их применения для обеспечения развития транспортной инфраструктуры. Рассмотрен опыт развитых стран мира, в частности ЕС. На основе рассмотрения зарубежного опыта управления инфраструктурой в развитых странах предложено использовать методика, основанную на последовательном решении четырёх соответствующих задач. Рассмотрена и описана каждая из этих задач. Выделены разные "направления", какие менеджеры в управления инфраструктурой

могут использовать при распределении перевозок и транспортных данных. На основе изучения теоретических основ управления и современных направлений менеджмента сформулировано определение такой научной категории как система управления региональной инфраструктурой. Подчеркнута важность задачи управления региональной инфраструктурой на инновационной основе для получения конкурентных преимуществ.

Ключевые слова: инновационные методы, управление транспортной инфраструктурой, развитие инфраструктуры, задача транспортной инфраструктуры, инфраструктурный потенциал.

INNOVATIVE MANAGEMENT METHODS THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Kravchenko A.

In article innovative management methods are considered. Necessity of their application for maintenance of development of a transport infrastructure is proved. Experience of the developed countries of the world, in particular EU is considered. On the basis of consideration of foreign experience of management by an infrastructure in the developed countries it is offered to use a technique based on the consecutive decision of four corresponding problems. It is considered and described each of these problems. It is allocated the different "directions", what managers in managements of an infrastructure can use at distribution of transportations and the transport data. On the basis of studying of theoretical bases of management and modern directions of management definition of such scientific category as a control system of a regional infrastructure is formulated. Importance of a problem of management by a regional infrastructure on an innovative basis for reception of competitive advantages is underlined. It is underlined that the innovative approach to management of a regional infrastructure is investments a capacious way. He demands active attraction of off-budget sources. Necessity of wide development of state-private partnership is proved.

Keywords: innovative methods, management of a transport infrastructure, infrastructure development, a problem of a transport infrastructure, infrastructural potential.

Постановка проблеми. Процес формування інфраструктури досить тривалий і він нерозривно пов'язаний з певними ресурсами, жорстко прив'язаний до території, і багато в чому залежить від територіальної організації сфери виробництва й сфери обігу в конкретному регіоні. На жаль, сьогодні інфраструктурі приділяється недостатньо уваги, тому її розвиток відбувається в багатьох випадках стихійно й лише частково відображає потреби формованих регіональних суб'єктів ринкових відносин.

Для території нашої країни, на якій нерівномірно розміщені природні, трудові, фінансові й матеріальні ресурси, рівень розвитку інфраструктури має виняткове значення, тому що вона становить невід'ємну частину економічного простору, тобто це створений на певному просторі комплекс умов, що стимулює розвиток економічної діяльності на території регіону. Перехід економіки на інтенсивний шлях розвитку обумовлює підвищення рівня всієї системи інфраструктури і її окремих елементів.

Слід зазначити й те, що регіональна інфраструктура створює об'єктивні умови для рішення науково-технічних завдань, підвищує рівень інформаційної забезпеченості, дозволяє оптимізувати як внутрішньорегіональні, так і міжрегіональні економічні зв'язки, що в підсумку дає стійке зростання продуктивності праці й на його основі підвищення життєвого рівня населення.

Отже, впровадження інноваційних методів управління регіональною інфраструктурою, зокрема транспортною дозволить вирішити важливе стратегічне завдання держави – підвищення якості соціально-економічних процесів в регіонах країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання підвищення якості управління регіональною інфраструктурою знаходилися у центрі уваги багатьох вчених, таких як: Гаврилова А. [1], Самофалова Е., Кузьбожев Э., Вертакова Ю. [2], Кунц Г., О'Донел С. [3], Фомченко М. [4], Ткачук А., Толкованов В., Марковський С. [5], та ін., Але інноваційні методи управління постійно вдосконалюються, змінюються, що й дозволяє їм бути сучасними. Інноваційні методи управління транспортною інфраструктурою мають свою специфіку і залишають багато невирішених питань, що пов'язані зі зміною навколишнього середовища та умов функціонування транспортної інфраструктури.

Мета статті. Формулювання сучасного інноваційного підходу до управління регіональною інфраструктурою на базі вивчення зарубіжного досвіду.

Основні результати дослідження. Перехід до сучасного управління розвитком інфраструктури передбачає трансформацію регіональної системи управління, котра дозволить регіонам України досягти конкурентоспроможності не тільки в країні, але й на міжнародному рівні.

Як показує досвід розвинених країн світу, зокрема ЄС, першими кроками до розвинутої інфраструктури стали процеси реструктуризації та приватизації інфраструктури, оскільки впровадження сучасних методів управління, застосування інноваційного підходу в управлінні інфраструктурою регіону потребує залучення значних інвестицій.

До методології управління розвитком інфраструктури регіону були віднесені методи реструктуризації та приватизації, методи державно-приватного партнерства та інноваційний підхід. Основне завдання застосування нових методів управління – це прагнення до оптимального використання інфраструктури регіонів.

Представляється можливим на основі розгляду зарубіжного досвіду управління інфраструктурою розвинених країн використовувати наступну методику, засновану на послідовному рішенні чотирьох завдань. Дослідження починається з викладу сучасного огляду, супроводжуваного оцінкою й аналізом результатів, проведення семінарів для консультації зацікавлених осіб, підготовці висновків і рекомендацій. Методологія для цього дослідження включає проектний менеджмент, що підтримує чотири ключові завдання (кожна з відповідними підзадачами).

На початку дослідження слід зосередитися на технічних підходах і методологіях, на динаміці даних, прикладах передового досвіду, який може привести до більш широкого поширення й застосуванню отриманих результатів. Однак, залучення експертів і зацікавлених осіб приводить до вторинності технічних проблем, тому що існують бар'єри щодо обміну даними заснованими на більш тонких елементах. Вони включають накопиченні культурні цінності в суспільному секторі, інтереси власності, комерційні переваги в приватному секторі. Сучасний стан процесу оптимального збору інформації з перевезень, даних про пересування є дуже мінливим, і охоплюється неоднорідно. Доступність таких даних залишається самою невідкладною проблемою на всіх рівнях. Там, де дані доступні, виявляється інша проблема, що стосується їхньої якості (достатнє для повторного використання через ланцюжок створення цінності). Питання якості повинен супроводжуватися оглядом цілей для яких необхідні дані повинні бути доступні й знову використані.

Основні результати дослідження полягають у тому, що є різні "напрямки", які менеджери з управління інфраструктурою можуть використовувати при розподілі перевезень і транспортних даних (і з іншими органами суспільного сектору й з комерційними третіми особами). Напрямки розділяють загальну кінцеву крапку; тобто, де ясно визначений перевізний процес і дані транспортних елементів обмінюються за допомогою електронних баз з іншими організаціями регіонів, у стандартному форматі й у динаміці. Загальна кінцева крапка може бути досягнута шляхом наступних кроків [6-7]: узгодження специфікації отримування даних, які перебувають у межах області «перевезень і транспортних даних»; визначення спеціального формату для того, щоб представити їх в області «перевезень і транспортних даних» в електронному вигляді (статичної і контекстної інформації); узгодження структурних елементів даних, які заявлені як заходи щодо організації пересування; домовленість про спеціальний формат для того, щоб представити пов'язані відновлення статусу в електронному вигляді (динаміка інформації в реальному часі); гарантування електронної публікації всіх результатів, щодо попередніх кроків; гарантування, що отримана інформація, описана в кроці 5, піддається виявленню іншими державними органами й постачальниками послуг інтелектуальних транспортних систем.

Ціль першого завдання полягає в підготовці, документальному узгодженні, усвідомленні суті організаційних, договірних і технічних проблем, пов'язаних зі збором і використанням даних з перевезень, регулюванням пересування й планів управління, (розглянути й перевірити операційні, технічні, і організаційні рішення, прийняті дотепер). Зібрана інформація повинна бути проаналізована більш докладно, щоб дозволити розглянути проекти, що перебувають на стадії становлення, пріоритетні області для наступного дослідження ідентифікувати області для розвитку. Це дозволить домагатися активності в діяльності із ключовими контактами.

Дослідження включає також огляд відібраних науково-дослідних робіт з певними елементами управління пересуванням, згруповані в такий спосіб [7, 8]:

- статичні дані (Наприклад, ROSATTE, emaps, imobility Форум).
- дані з вантажних удосконалень (Наприклад, Євродороги, Heavyroute, ecomove, itetris, з додатковим включенням Smartfreight і Freightwise).
- заявлені технології (Наприклад, Feedmap, Co-Міста).

Метою другого завдання є розгляд загальних і типових елементів плану управління транспортом, щоб зрозуміти те, що зробило їх успішними в експлуатаційному контексті, що мотивував розвиток, виконання й публікацію цих планів, і чи була область їх використання у вигляді інструментів, що дозволяють поліпшити доступність і придатність транспортних даних до пересування.

Команда дослідження дивиться на проблеми поперечного граничного співробітництва, і застосування підходів до поліпшення комунікацій.

Результати отримані при виконанні першого й другого завдання, що відображають сучасний стан розглянутих питань були об'єднані.

Третє завдання полягає в організації й проведенні семінару із зацікавленими особами, щоб розглянути перспективи зацікавлених осіб, раніше ідентифіковані в літературі, і придбати більш глибоку здатність проникнення до суті за оцінюваними проблемами, підготувати пропозиції щодо "Зауважень до керівництва плану управління транспортним процесом".

На початку четвертого завдання, команда дослідження проводить внутрішній семінар, щоб об'єднати й розглянути результати отримані в першому, другому й третьому завданні, оцінити зворотний зв'язок і стан справ на даний момент часу. Вироблені дані використовувалися, щоб розвинути й удосконалити ряд заходів і рекомендацій для того, щоб досягти бажаних цілей при здійсненні планування управління транспортом. Об'єктивним наслідком переходу до ринкової економіки є той факт, що можливості прямого впливу на господарюючі суб'єкти регіону з боку органів регіонального управління суттєво обмежені. Безпосереднє управління, у дійсному змісті цього слова, можливо лише стосовно організацій

державної форми власності, та й то в припустимих межах. Вплив же на господарюючі суб'єкти інших форм власності, а також організації з певною часткою держвласності може бути тільки опосередкованим. Проте постановка завдання з організації управління інфраструктурою регіону є, мабуть, правомірним, оскільки всі розташовані на його території організації й відомчі структури так чи інакше беруть участь у життєдіяльності й розвитку регіону. У зв'язку із цим потрібна певна координація їх діяльності, зусиль, ділової активності. Це припускає наявність певної системи управління регіоном. Тут слід зазначити, що поняття «система управління регіональною інфраструктурою» поки не одержало чіткого визначення й наочного відображення у зв'язку зі своєю певною спрямованістю.

Існують деякі трактування й схеми, що характеризують це поняття, однак вони страждають або зайвою об'єктивністю, або фрагментарністю, що виражається у представленні обмеженого набору елементів – суб'єкту й об'єкту управління, функції, структури, методів. Також у них не враховуються сучасні тенденції, нові рушійні сили управління, значення знань і компетенцій, що відіграють усе більшу роль у системі управління. На основі вивчення теоретичних основ управління й сучасних напрямків менеджменту, можливо сформулювати наступне визначення цієї важливої наукової категорії: система управління регіональною інфраструктурою – це складна сукупність компонентів, що включає органи управління, цільові стратегічні установки, принципи, завдання й функції, структури, ресурси, методи, компетенції, технології й інструменти, тісно взаємозалежні між собою різні підсистеми, що утворюють, у їхній інтеграційній цілісності й формують механізм впливу на інфраструктурний потенціал регіону, його відтворювальний потенціал, який у свою чергу, визначає умови життєдіяльності населення, суспільні, економічні й соціальні процеси з метою підвищення конкурентоспроможності регіональної економіки і якості життя населення. Відмінна ознака цього визначення від існуючих полягає у введенні такого елемента, як компетенції, у системнім з'єднанні всіх основних компонентів, а також у позначенні механізму впливу в якості головних складових системи управління регіональною інфраструктурою й установленні однієї з її цілей – підвищення конкурентоспроможності регіону.

Висновок. Здійснення управління регіональною інфраструктурою на інноваційній основі це достатньо складний шлях для отримання конкурентних переваг, але він є найбільш прогресивним. Він зможе забезпечити сталі позиції регіонів не тільки на внутрішньому ринку країни, але й вийти з здобутими перевагами на міжнародний рівень. Застосування інноваційного вектору в організації перевезень підвищить продуктивність не тільки транспортної інфраструктури, цей процес охопить усі інші галузі економіки й вплине на добробут людей. Інноваційний підхід до управління регіональною інфраструктурою також є інвестиційно ємним шляхом й вимагає, враховуючи бюджетний дефіцит, активного

залучення позабюджетних джерел. Механізм такого залучення закладений у широкому розвитку державно-приватного партнерства.

Отже, застосування інноваційних методів управління та державно-приватного партнерства повинно дозволити підвищити ефективність роботи інфраструктури та створити стійкі конкурентні переваги регіонам.

1. Гаврилов А. И. *Региональная экономика и управление: учеб. пособ.* / А. И. Гаврилов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002.

2. Самофалова Е. Ф. *Государственное регулирование национальной экономики: учеб. пособ.* / Е. В. Самофалова, Э. Н. Кузьбожев, Ю. В. Вертакова; под. ред. Э. Н. Кузьбожева. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2006.

3. Куц Г. *Управление: системный и ситуационный анализ управленческих функций* / Г. Куц, С. О'Доннел; [пер. с англ. под. общ. ред. Д.М. Гвишиани]. – М.: Прогресс, 1981. – Том 1.

4. Фомченко М. Л. *Формирование и реализация инновационного потенциала в условиях устойчивого развития промышленного региона: монография* / М. Л. Фомченкова. – Донецк: СПД Куприянов В.С., 2010.

5. *Конкурентоспроможність територій: практ. посіб.* / А. Ткачук, В. Толкованов, С. Марковський [та ін.]. – К. : Легальний статус, 2011.

6. *European Innovation Scoreboard Comparative analysis of innovation performance.* – Brussels: European Commission, 2005.

7. *Science, technology and industry scoreboard.* – Paris: OECD, 2005.

8. *Lieberman I. Privatization: What We Have Learned in the Last Seven Years* / I. Lieberman. - World Bank: Washington, D.C, 1997.

Стаття надійшла до редколегії 12.04.2016 р.